

HISTORISK TIDSKRIFT  
(Sweden)

134:3 • 2014

# Tema maritim historia

## Inledning

LEOS MÜLLER

*Stockholms universitet*

STEFAN LUNDBLAD

*Statens maritima museer, Stockholm*

Närheten till havet präglar Sveriges förflutna. De viktiga kontakterna med kontinenten har skett över vatten och även förbindelserna inom riket har till stor del dominerats av vattenvägar: kustsjöfarten och inlandsvattenvägarna. Fram till 1809 var Sverige ett rike mitt i Östersjön med en huvudstad som kunde nås på vatten från alla fyra väderstreck. Även efter förlusten av Finland och Svenska Pommern var sjöförbindelserna centrala för Sveriges modernisering och utveckling mot att bli en utpräglad exportnation; utan billiga sjötransporter skulle exploateringen av naturtillgångar i form av malm och skog vara svår. Men havet har även fungerat som ett skyddsvall och hindrat eller försvårat för fienden att ta sig in i landet. Folk har flyttat in och ut från Sverige med hjälp av sjöförbindelser. Närheten till havet har alltså präglat Sveriges förflutna i ekonomiska, sociala, säkerhetspolitiska, men också demografiska och kulturella avseenden. Litet av detta syns dock i den svenska historiska forskningen, kanske för att havets betydelse uppfattas som så självklart att den inte behöver diskuteras. Syfte med detta temanummer om maritim historia är att lyfta fram några möjliga maritima perspektiv och visa att svensk historia kan skrivas som maritim historia.

Maritim historia är ett forskningsfält som lyfter fram havets betydelse i historien. I bred mening studeras människans förhållande till havet. Men under lång tid har maritim historia främst handlat om sjökrigens och örlogsflottornas historia, så kallad marin historia eller *naval history*.<sup>1</sup> Två trender under de senaste årtiondena har dock ändrat på den situationen. Intresset för social och ekonomisk historia har lett

1. Det syns inte minst i innehållet i ett antal marinhistoriska tidskrifter, t.ex. svenska *Forum navale* och *Mariner's Mirror* som ges ut i Storbritannien.

till att nya frågor ställs i maritimhistoriska sammanhang. Historiker har börjat intressera sig mer för handelssjöfart; rederi- och varvshistoria har exempelvis blivit en del av den företagshistoriska forskningen. Men även intresset för sjömännens, sjöofficerarnas och dockarbetarnas socialhistoria har ökat, vilket illustreras med två bidrag i detta nummer av *Historisk tidskrift*. Vändningen avspeglas kanske bäst i tidskriften *International Journal of Maritime History*, som kom ut första gången 1989 och som haft som sitt syfte att lyfta fram den ekonomiska och sociala historien i maritimhistorisk forskning.<sup>2</sup> Tidskriften är i dag den ledande internationella maritimhistoriska tidskriften och ger en bra överblick över ämnets nutida bredd.

Den andra trenden är yngre och har att göra med introduktionen av global historia för ungefär två decennier sedan. Global historia behövs inte presenteras för tidskriftens läsare. Den diskuterades i flera inlägg i *Historisk tidskrift* 2008 och 2009; det finns ett temanummer som ägnades åt internationell historia (*Historisk tidskrift* 127:4, 2007), och inriktningen tas upp i både recensioner och artiklar. Global historia är till stora delar maritim historia eftersom den studerar kontakter mellan olika samhällen och områden och kontakterna förmedlas ofta över vatten. Den nära kopplingen mellan global och maritim historia syns till exempel tydligt i Maria Sjöbergs (red.) nya lärobok *En samtidig världshistoria* (2014), som har ett utpräglat globalhistoriskt perspektiv men som också utgår från haven som ett strukturerande moment.

Men all maritim historia är inte global historia. Inom maritim historia samsas väldigt olika intressen. Mycket av den maritimhistoriska forskningen har en stark lokalhistorisk förankring. Det maritima arvet spelar en viktig roll för formerandet av lokala identiteter, från fiskebyar och traditionella hamnstäder till moderna varvsindustrier och rederier. Bygget av *Göteborg*, en komplett replik av 1700-talets ostindiefarare, blev en viktig markör för Göteborgs maritima identitet som hamn och som varvsstad. Det lokalhistoriska momentet innebär också att historiska perspektiv ofta kombineras med etnologiska, arkeologiska eller andra vetenskapliga perspektiv. Framför allt har marinarkeologi fått mycket

2. Den ges ut av International Maritime Economic History Association – ett namn som tydligt visar den ekonomihistoriska ambitionen. Det är också talande att associationens namn diskuterades på dess senaste kongress i Gent 2012. Se Hugh Murphy, "An Open Letter to the International Maritime Economic History Association", *International Journal of Maritime History* 24:2 (2012) s. 251.

positiv uppmärksamhet i media. Men marinärkeologi handlar inte bara om de spektakulära vrakfynden av örlogsskepp i Östersjön, som *Vasa*, *Kronan*, *Mars* och andra. Som Niklas Erikssons artikel här visar, intresserar sig marinärkeologer även för den vardagliga handelssjöfarten som bedrevs av tusentals av nederländska flöjtskepp. I den meningen är maritim historia en tvärvetenskaplig disciplin.

Bredden i den maritimhistoriska forskningen har både fördelar och nackdelar. Å ena sidan finns det ett brett intresse för det maritima arvet. Det finns många museer och lokala föreningar, liksom en stor utgivning av populär maritim litteratur som på ett eller annat sätt anknyter till Sveriges maritima förflutna. Till stor del handlar det mer om historieberättelse än om historievetenskap, och ambitionen att sätta den historiska berättelsen i en vetenskaplig kontext eller att medvetet tillämpa vetenskapliga teorier saknas ofta. I det sammanhanget har den internationella utvecklingen under de senaste decennierna betytt mycket, vilket syns inte minst i temanumrets bidrag. Texterna har på olika sätt inspirerats av den internationella forskningen och alla illustrerar de väl det faktum att maritim historia lämpar sig för nya teoretiska perspektiv och metoder. Artiklarna visar både fältets nuvarande bredd men också potential.

Lisa Hellmans uppsats om svenska ostindiefarare på väg till och från Kanton anknyter till global historia. Hellman tar sin utgångspunkt i den klassiska bilden av en äventyrlig resa på ett stort och okänt hav där fokus ligger främst på själva resan; äventyret Ostindiska Kompaniet har ofta skildrats på detta sätt. I verkligheten var resan från Göteborg till Kina inte särskilt äventyrlig och vistelsen i Kanton både långvarig och sällskaplig. När svenskarna började segla till Kanton år 1732 använde de en rutt som andra européer redan använt under mer än två hundra år. Äventyret liknade mer en resa på E4:an, där man mötte andra fartyg antingen på väg tillbaka till Europa eller seglande åt samma håll. Fartygen möttes, utbytte information och erfarenheter, köpte varor och utväxlade brev. Även vistelsen i Kanton var noga reglerad och övervakad. Hellmans artikel anknyter till den globalhistoriska forskningen om kontakter och utbyten som förklarande moment för historiska skeenden. Den representerar på ett utmärkt sätt hur maritim historia blivit global historia.

Arkeologen Niklas Erikssons artikel om flöjtskeppens utsmyckning och utsmyckningens ideologi utgår från ett annat perspektiv. Det finns mycket forskning om örlogsfartygens utsmyckning och dess ideologiska

och konstnärliga budskap.<sup>3</sup> Men fokus på örlogsfartyg innebär att det som lyfts fram är de mest påkostade utsmyckningarna med tydliga syften att demonstrera den egna statens eller monarkens betydelse. Ett bra exempel på detta är regalskeppets *Vasas* mycket rika och talande utsmyckning. Problemet med detta perspektiv är att man fokuserar på enstaka påkostade örlogsfartyg och därmed missar de tusentals vanliga handelsskepp som dominerade trafiken till sjöss. Eriksson studerar utsmyckningen på flöjtskeppet, den nederländska fartygstypen som stod för merparten av handelssjöfarten mellan Östersområdet och Västeuropa under det långa 1600-talet. Han kan visa att utsmyckningen klart relaterade till borgerliga ideal i Nederländerna. Flöjtskeppets akter kan ses som flytande gavelhus från Amsterdam och representerade den ideella nederländska stadsbilden vid varje kaj där skeppen ankrade. Artikeln är ett bra exempel på användning av tvärvetenskapliga perspektiv. Den kombinerar historia och marinarkologi med semiotik och konstvetenskap.

Andreas Linderoths uppsats om introduktionen av ubåtsvapnet i den svenska marinen är den enda artikeln som tydligt anknyter till den äldre marinhistoriska traditionen, alltså forskning om örlogsflottan och sjökrig. Men artikeln representerar också ett nytt sätt att närma sig marinens historia. Linderoth studerar de svenska officerarnas inställning till ubåtar kring sekelskiftet 1900, under en tid då den marina strategin dominerades av tankar om stora slagskepp. Ubåten var den svages vapen och dess framtid var osäker före första världskriget. Linderoth sätter den svenska debatten om ubåtsvapnet i en bred europeisk kontext och han visar att det, trots mycket hemlighetsmakeri kring själva farkosten, fanns det liknande tankarna kring dess användning i många länder.

Socialhistoria representeras i temanumret av två artiklar om sjömän som visar på två väldigt olika perspektiv. De finländska forskarna Jari Ojala, Pirita Frigren och Jari Eloranta studerar sjömanslöner i jämförelse med andra lönearbeten och försöker svara på frågan om det var lönsamt att gå till sjöss i Sverige och Finland från mitten av 1700- till början av 1900-talet. Teoretiskt anknyter studien till frågan om löne- och pris-konvergering under 1800-talet – en viktig fråga för dateringen av olika globaliseringsfaser. Artikeln illustrerar väl hur ekonomisk-historiska

3. Bl.a. Hans Soop, *Flytande palats: Utsmyckning av äldre svenska örlogsfartyg* (Stockholm 2007).

frågor och metoder influerar den maritimhistoriska forskningen. Undersökningen bygger på ett mycket omfattande kvantitativt material om anställningar och mönstringar från de svenska och finska sjömanshusen. Studiens resultat tyder inte på någon tydlig lönekonvergering mellan å ena sidan de svenska och finska sjömännens löner och å andra sidan lönerna för arbetare till lands i Sverige, Finland och andra europeiska länder.

Tomas Nilson studerar också sjömän, men hans sätt att närma sig dem är annorlunda. Han är intresserad av hur sjömansvardagen skildrades i svensk skönlitteratur under mellankrigstiden. Skönlitteratur används i dag legitimt som källmaterial till frågeställningar som är svåra att besvara med traditionella arkivkällor och kan i vissa fall fungera bättre än dagböcker eller självbiografier. I en skönlitterär text har författaren mindre behov av att rätta till eller korrigera de egna erfarenheterna. Det skrevs under mellankrigsåren många romaner med sjömanslivet som tema och även mycket väletablerade författare utgick från sina erfarenheter av livet till sjöss, exempelvis Harry Martinsson. Sjömanslitteraturen etablerades som ett betydande inslag i arbetarlitteraturens tradition. Men Nilson utgår inte från den konstnärliga ambitionen. Han är intresserad av hur sjömännens vardagsliv skildras. Hans analys av de litterära texterna kretsar kring tre övergripande teman: arbete, hierarkier och stereotyper. Han visar att litteraturen kan och bör användas som originellt källmaterial, särskilt om man letar efter svar på frågor om sjömännens klass- och genusedentiteter.

I temanumrets avslutande artikel anlägger Aryo Makko ett maritimt perspektiv på svensk utrikespolitik under 1800-talet. Artikeln presenterar inte resultaten av något avslutat forskningsprojekt utan pekar ut ett nytt forskningsfält med nya frågor och ett stort outnyttjat källmaterial. Artikeln kan läsas som ett debattinlägg för en ny inriktning inom diplomatisk historia. Sveriges utrikespolitik under 1800-talet kan knappast beskrivas som ett väl utforskat område. Svensk diplomatisk historia har haft svårt att anlägga mer teoretiska och för samtiden relevanta perspektiv, liksom att lämna nationalstatens paradig. Den maritima kontexten i 1800-talets svenska historieforskning saknas i stort sett – trots att de förenade kungarikena Sverige och Norge hade en av världens största handelsflottor. Aryo Makko vill omtolka unionens utrikespolitik genom att sätta det maritima intresset i fokus. Han argumenterar för

att vi måste se den svensk-norska utrikespolitiken mot bakgrund av de europeiska stormakternas koloniala expansion, vilken unionen med sin stora handelsflotta deltog i. För handelsflottans syften byggde man ut ett världsomspännande nätverk av konsulat som efterlämnat ett rikt men hittills föga utnyttjat material. Sverige och Norge var alltså i högsta grad delaktiga i 1800-talets europeiska expansion, även om man inte under århundradet skaffade sig några egna kolonier.

Makkos bidrag visar på det maritima perspektivets betydelse för svensk utrikespolitik. Hans fokus ligger på sent 1800-tal men den maritima kontexten inom utrikespolitiken var kanske ännu mer framträdande i Sverige före 1809. Det har nämnts inledningsvis att för detta rike – ett rike mitt i Östersjön – hade havet både en funktion av förbindelselänk och vallgrav. Sverige tillsammans med Danmark var de två Östersjöstater som mest framgångsrikt lyckades att kombinera dessa två funktioner, tack vare sina satsningar på örlogsflottor, medan andra östersjöstater – Ryssland, Polen-Litauen, Preussen (Tyskland) – historiskt närmast kan karaktäriseras som landsstater.

Framväxten av den tidigmoderna staten kan alltså i vissa fall – Sverige, Danmark, Storbritannien med flera – ses som en historia om den marina maktens framväxt. I Sverige har sambandet framför allt studerats av Jan Glete. Den komparativa ansatsen, att se de tidigmoderna flottornas framväxt i Västeuropa i ett jämförande perspektiv, har gjort Gletes forskning relevant och mycket uppmärksammat internationellt. Hans verk *Navies and Nations* (1993) ses till exempel i dag som en klassiker i marin historia.<sup>4</sup> Det maritima perspektivet är naturligtvis också viktigt i den svenska maktstatens historiografi.

Jan Gletes vetenskapliga gärning har spelat en viktig roll för bildandet av Centrum för maritima studier (CEMAS) vid Stockholms universitet, även om han själv tyvärr inte fick uppleva dess tillblivelse innan han gick bort 2009. CEMAS är ett samarbete mellan ämnena historia och etnologi vid Stockholms universitet och Statens maritima museer och hyser i dag tre seniora forskare, två postdoktorer och fyra doktorander. Historiska institutionen i Stockholm, där CEMAS har sin hemvist, var Gletes hemmainstitution under hela hans forskarkarriär och flera av

4. Jan Glete, *Navies and nations: Warships, navies and state building in Europe and America 1500–1860*, 2 vol. (Stockholm 1993).

hans doktorander har ägnat sig åt studier som anknyter till örlogsflottan. Statens maritima museer är en myndighet som samlar tre museer med stark koppling till örlogsflottans historia, och som därmed också är viktiga miljöer för marinhistorisk forskning: Marinmuseum i Karlskrona, Vasamuseet och Sjöhistoriska museet i Stockholm. Den omständigheten att vi bjudits in som gästredaktörer till detta temanummer visar ett erkännande av samarbetet.

CEMAS är i dag en knutpunkt för maritimhistorisk forskning i Stockholm och Sverige. Ambitionen är att arbeta tvärvetenskapligt, vilket syns tydligt i seminarieverksamheten som utöver maritim historia ofta presenterar forskning av arkeologer, etnologer, vetenskapshistoriker och museiforskare. Maritim historia är i dag ett brett fält och resurserna är begränsade, vilket betyder att vi måste koncentrera vår forskning på några få områden där vi kan göra mest nytta. Vi anser att temanumret visar att de globalhistoriska utgångspunkterna är de mest intressanta. Global historia är teoretiskt innovativ, som bidragen här visar. Den är naturligtvis också relevant i dagens samhälle som starkt präglas av globalisering och behovet att förstå dess konsekvenser. En styrka i sammanhanget är även den komparativa ansatsen som global historia ofta använder och som har stark förankring i den svenska marinhistoriska forskningen. Global historia öppnar, utöver social- och ekonomihistoriska frågeställningar, upp för en ny politisk och diplomatisk historia. Det är några av de områden om vilka vi skulle vilja se mer maritimhistorisk forskning i framtiden.